

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
21. Oktober 2004 (21.10.2004)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2004/089710 A1

(51) Internationale Patentklassifikation⁷: B60T 7/06,
B60R 21/09

(DE). BREITLING, Dietmar [DE/DE]; Frühmessgarten
14, 72218 Wildberg (DE). GAISER, Ferdinand [DE/DE];
Friedenstrasse 20, 75397 Simmozheim (DE). HERRE,
Joachim [DE/DE]; Hoelderlinstrasse 20, 72074 Tübingen
(DE). KREMPELS, Uwe [DE/DE]; Humboldtstrasse 20,
71032 Böblingen (DE). KRÜGER, Richard [DE/DE];
Offenburger Strasse 65, 71034 Böblingen (DE). LARS-
SON, Bengt [DE/DE]; Ahornweg 5, 71063 Sindelfingen
(DE). MÜLLER, Christoph [DE/DE]; Nagoldstrasse 7,
71065 Sindelfingen (DE). PIESCHE, Michael [DE/DE];
Kohlplatte 43, 71131 Jettingen (DE). RIEHLE, Klaus
[DE/DE]; Robert-Schumann-Weg 6, 72411 Bodelshausen
(DE). SCHMIDT, Axel [DE/DE]; Osterstrasse 18/1,
70794 Filderstadt (DE). SCHNABEL, Alfred [DE/DE];
Birkenweg 9, 75382 Althengstett (DE).

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2004/001731

(22) Internationales Anmeldedatum:
21. Februar 2004 (21.02.2004)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:
103 16 952.0 12. April 2003 (12.04.2003) DE

(71) Anmelder (*für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US*): DAIMLERCHRYSLER AG [DE/DE]; Epplestrasse
225, 70567 Stuttgart (DE).

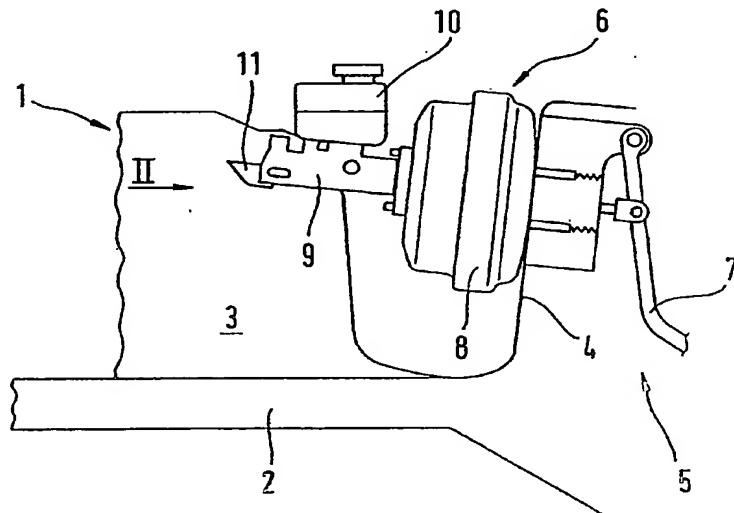
(72) Erfinder; und
(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): AVERDIEK, Reinhard [DE/DE]; Hofstättenweg 2, 71063 Sindelfingen

(74) Anwälte: BERGEN-BABINECZ, Katja usw.; Daimler-Chrysler AG, Intellectual Property Management, IPM - C
106, 70546 Stuttgart (DE).

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: SAFETY DEVICE FOR A MOTOR VEHICLE COMPRISING A FRONT-END STRUCTURE

(54) Bezeichnung: SICHERHEITSVORRICHTUNG FÜR EIN KRAFTFAHRZEUG MIT EINER VORBAUSTRUKTUR



(57) Abstract: The invention relates to a safety device for a motor vehicle comprising a front-end structure (1), an end face wall (4) which separates the front-end structure (1) from the passenger compartment (5), a brake device (6) which is secured to the end face wall (4) and which comprises a brake cylinder (9). The brake cylinder (9) comprises means which pivot (11) the brake device (6). Said means interact with components during a crash and are arranged in the front-end structure (1). According to the invention, the safety of a driver in the motor vehicle is increased. The invention also relates to means which pivot (11) the brake device, comprising a fixing section and a gliding section provided with a gliding plane.

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

WO 2004/089710 A1



(81) Bestimmungsstaaten (*soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare nationale Schutzrechtsart*): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

(84) Bestimmungsstaaten (*soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare regionale Schutzrechtsart*): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM,

ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), europäisches (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

(57) **Zusammenfassung:** Es wird eine Sicherheitsvorrichtung für ein Kraftfahrzeug mit einer Vorbaustruktur(1), einer Stirnwand (4), die die Vorbaustruktur (1) von einem Innenraum (5) abtrennt, einem an der Stirnwand (4) festgelegten Bremsgerät (6) mit einem Bremszylinder (9), wobei der Bremszylinder (9) Mittel zum Verschwenken (11) des Bremsgeräts (6) aufweist, die bei einem Fahrzeugaufprall mit in der Vorbaustruktur (1) angeordneten Bauteilen zusammenwirken, beschrieben. Durch die Erfindung soll die Sicherheit von einem in dem Kraftfahrzeug befindlichen Fahrer erhöht werden. Dazu wird vorgeschlagen, dass die Mittel zum Verschwenken (11) des Bremsgerätes aus einem Befestigungsabschnitt sowie einem Abgleitabschnitt mit einer Abgleitebene bestehen.

Sicherheitsvorrichtung für ein Kraftfahrzeug mit einer
Vorbaustuktur

Die Erfindung betrifft eine Sicherheitsvorrichtung für ein Kraftfahrzeug mit einer Vorbaustuktur, einer Stirnwand, die die Vorbaustuktur von einem Innenraum abtrennt und einem an der Stirnwand festgelegten Bremsgerät mit einem Bremszylinder.

Aus dem Stand der Technik gemäß der DE 198 39 521 C1 ist eine Sicherheitsvorrichtung für ein Kraftfahrzeug mit einer Vorbaustuktur und einer Stirnwand, die die Vorbaustuktur von einem Innenraum abtrennt, bekannt. An der bekannten Stirnwand ist ein Bremsgerät mit einem Bremszylinder festgelegt. Weiterhin sind im Vorbau an der Rohbaustuktur mechanische Zwangsführungsmittel vorgesehen, die mit einem an einem Bremszylinder des Bremsgeräts angeordneten Stützvorsatz zusammenwirken. Im Falle eines Fahrzeugaufpralls, bei dem der Vorbau deformiert wird, verschiebt sich das mechanische Zwangsführungsmittel in Richtung Bremsgerät. Wenn die Deformation groß genug ist, greift das mechanische Zwangsführungsmittel an dem Stützflansch am Bremszylinder an und bewirkt eine gezielte Verschwenkbewegung des Bremsgerätes. Das Bremsgerät ist mit in den Innenraum hineinragenden Bremspedalen verbunden. Durch das Ver-

-2-

schwenken des Bremsgerätes erfolgt ein Herausschwenken der Bremspedale aus dem Fußraum.

Weiterhin ist aus dem Stand der Technik bekannt, in der Vorbaustuktur angeordnete Bauteile bzw. Aggregate, wie beispielsweise einen Motor mit speziellen, dem Bremsgerät zugeordneten Zwangsführungsmitteln zu versehen. Hierzu wird beispielsweise auf die JP 10-338 167 A1 hingewiesen. Aus diesem Stand der Technik ist es auch bekannt, den Bremszylinder eines Bremsgerätes mit Mitteln zum Verschwenken des Bremsgerätes zu versehen, die bei einem Fahrzeugaufprall mit in der Vorbaustuktur angeordneten Bauteilen zusammenwirken.

Der vorliegenden Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Sicherheitsvorrichtung für ein Kraftfahrzeug mit einer Vorbaustuktur, einer Stirnwand, sowie einem an der Stirnwand festgelegten Bremsgerät zu schaffen, mittels der die Verletzungsgefahr für einen Fahrer des Kraftfahrzeuges im Fußbereich bei einem Fahrzeugaufprall mit einfachen Mitteln reduziert wird.

Diese Aufgabe wird durch eine Sicherheitsvorrichtung für ein Kraftfahrzeug mit den Merkmalen des Patentanspruches 1 gelöst.

Demnach zeichnet sich die Erfindung durch ein an der Stirnwand festgelegtes Bremsgerät mit einem Bremszylinder aus, wobei der Bremszylinder Mittel zum Verschwenken des Bremsgerätes aufweist, die einen Befestigungsabschnitt sowie einen Abgleitabschnitt mit einer Abgleitebene aufweisen. Über den Befestigungsabschnitt kann auf einfache Weise der Abgleitabschnitt mit dem Bremszylinder verbunden werden. Die Abgleitebene wirkt bei einem Fahrzeugaufprall, bei dem die Vorbaustuktur

-3-

deformiert wird, mit in der Vorbaustruktur angeordneten Bauteilen zusammen. Durch eine geeignete Ausrichtung der Abgleitebene, bewirkt das Zusammenwirken dieser mit den im Vorbau angeordneten Bauteilen eine Kippbewegung des Bremsgerätes. Diese Kippbewegung führt zu einem Herausschwenken der mit dem Bremsgerät verbundenen, in den Fahrzeuginnenraum hineinragenden Pedale. Dadurch wird eine Verletzungsgefahr für den Fahrer des Fahrzeugs im Fußbereich reduziert.

Es ist denkbar, dass die Mittel zum Verschwenken des Bremsgerätes der in Fahrtrichtung nach vorne weisenden Stirnseite des Bremszylinders zugeordnet sind. Dadurch ragt der Abgleitabschnitt relativ weit in die Vorbaustruktur hinein, wodurch das Bremsgerät bereits frühzeitig an einer Deformation der Vorbaustruktur durch die zuvor beschriebene Kippbewegung teilnimmt. Durch diese frühzeitige Teilnahme an der Vorbaudeformation kann das Bremsgerät relativ große Schwenkwinkel zurücklegen, so dass ein zuverlässiges Herausschwenken des Bremspedals aus dem Fußraum erzielt wird.

Die Mittel zum Verschwenken des Bremsgerätes können lösbar mit dem Hauptbremszylinder verbunden sein. Das bringt den Vorteil mit sich, dass man je nach Fahrzeugmodell oder in Abhängigkeit davon, ob es sich um einen Rechts- oder einen Linkslenker handelt, unterschiedliche Spitzen vorsehen kann. Zudem können dadurch auf einfache Weise bereits verbaute Bremsgeräte nachgerüstet werden. Hinzukommt, dass man bei einer mehrteiligen Ausführung bzgl. der Werkstoffauswahl freie Hand hat, so dass der Werkstoff für die Mittel zum Verschwenken des Bremsgerätes unabhängig von dem Werkstoff für den Bremszylinder ausgewählt werden können. Selbstverständ-

- 4 -

lich ist es auch denkbar, die Mittel zum Verschwenken des Bremsgerätes einteilig mit dem Bremszylinder auszuführen, was wiederum Vorteile hinsichtlich der Herstellungskosten mit sich bringt, da anstelle von zwei separaten Bauteilen ein einziges hergestellt werden muss.

Die Abgleitebene kann so ausgerichtet sein, dass das Bremsgerät bei einem Fahrzeugaufprall eine Schwenkbewegung um eine im Wesentlichen horizontale Achse ausführt. Diese Schwenkbewegung garantiert ein zuverlässiges Herausschwenken des Bremspedals aus dem Fußraum des Innenraums des Kraftfahrzeugs.

Der Abgleitabschnitt kann aus vier, in einer bestimmten Weise zueinander angeordneten Flächen bestehen, von denen eine Fläche die Abgleitebene bildet. Diese Flächen können dabei einen Hohlraum umschließen. Diese Anordnung bringt im Vergleich zu massiven Bauteilen den Vorteil des geringeren Gewichts mit sich. Durch den Einsatz von mehreren Flächen wird die Stabilität des Bauteils erheblich erhöht. Die vier Flächen können beispielsweise so angeordnet sein, dass sie in einem Längsschnitt in Fahrzeughochrichtung einen dreieckförmigen Querschnitt aufweisen, von dem eine Ecke nach unten ausgerichtet ist.

Es ist denkbar, dass mindestens eine der Flächen des Abgleitabschnitts eine nach unten zunehmende Wandstärke aufweist. Diese Ausführungsform kann herstellungstechnisch bedingt sein, wenn der Abgleitabschnitt beispielsweise als Gussteil ausgeführt ist. Sie bringt aber auch zusätzliche Vorteile bzgl. der Stabilität, insbesondere der Abgleitebene, mit sich.

-5-

In den Hohlraum können Mittel zum Abfließen von Flüssigkeiten eingebracht sein, wie beispielsweise eine Abflussöffnung. Dies bringt den Vorteil mit sich, dass beispielsweise bei einer Motorwäsche verwendete Reinigungsmittel, die sich evtl. in dem Hohlraum angesammelt haben, auf einfache Weise abfließen können.

Der Befestigungsabschnitt der Mittel zum Verschwenken des Bremsgerätes kann Aufnahmen für Befestigungsmittel, wie beispielsweise Bohrungen aufweisen. Über solche ist auf besonders einfache und kostengünstige Art und Weise eine Verbindung zwischen den Mitteln zum Verschwenken des Bremsgerätes und dem Bremszylinder über Befestigungsmittel herstellbar.

Im Folgenden wird die Erfindung anhand von dem in den Zeichnungen dargestellten Ausführungsbeispiel näher erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 eine schematische Seitenansicht der erfindungsgemäß Ausführungsform einer Sicherheitsvorrichtung für ein Kraftfahrzeug mit einer Vorbaustruktur,

Fig. 2 eine dreidimensionale Darstellung der erfindungsgemäßigen Mittel zum Verschwenken eines Bremsgerätes,

Fig. 3 eine Seitenansicht der Mittel gemäß Figur 2 von der einem Bremszylinder zugewandten Seite,

Fig. 4 eine Seitenansicht der Mittel gemäß Figur 2 von der dem Bremszylinder abgewandten Seite und

Fig. 5 eine Draufsicht auf die Mittel gemäß Figur 2.

Ein Personenkraftwagen weist in grundsätzlich bekannter Weise eine in Figur 1 nicht vollständig dargestellte

-6-

Vorbaustruktur 1 auf, die als Rohbaukarosserieteile u. a. zwei Vorbau längsträger 2 sowie für jede Fahrzeugseite jeweils eine Federbeinkonsole 3 oder einen Radeinbau aufweist. Die Vorbau längsträger 2 gehen in eine Stirnwand 4 über, die den Abschluss der Vorbaustruktur 1 zur Fahrgastzelle hin und zum Fahrzeuginnenraum hin bildet. In einem Fußraum 5 des Fahrzeuginnenraumes ragt in grundsätzlich bekannter Weise ein Bremspedal 7 hinein, das an ein Bremsgerät 6 gekoppelt ist. Das Bremsgerät 6 ist an der Stirnwand 4 festgelegt.

Die Vorbaustruktur 1 umgrenzt einen Vorbauraum, der bei Fahrzeugen mit Frontmotor einen Motorraum und bei Fahrzeugen mit Heckmotor oder bei Fahrzeugen mit Mittelmotor einen Koffer- oder Laderaum darstellt.

Das Bremsgerät 6 ist derart an der Stirnwand 4 festgelegt, dass ein Bremskraftverstärker 8 sich auf der dem Vorbauraum, d. h. dem Motorraum oder dem Koffer- oder Laderaum, zugewandten Seite der Stirnwand 4 befindet. In Fahrzeuggängsrichtung nach vorne schließt sich an den Bremskraftverstärker 8 ein Hauptbremszylinder 9 an, der ebenfalls Teil des Bremsgerätes 6 ist. Oberhalb des Hauptbremszylinders 9 kann in an sich bekannter Weise ein Druckmittelvorratsbehälter 10 angeordnet sein.

In einem vorderen Stirnbereich des Bremsgerätes 6, beim dargestellten Ausführungsbeispiel in einem vorderen Stirnbereich des Bremszylinders 9, ist an einem Gehäuse des Bremszylinders 9 ein Mittel 11 zum Verschwenken des Bremsgerätes 6 vorgesehen. Dieses Mittel 11 wird im Folgenden anhand der Figuren 2 bis 5 näher erläutert.

-7-

In Figur 2 ist ein Mittel 11 zum Verschwenken des Bremsgerätes 6 in perspektivischer Ansicht dargestellt. Das Mittel 11 weist einen Befestigungsabschnitt 12 sowie einen Abgleitabschnitt 13 auf. Der Befestigungsabschnitt 12 besteht aus zwei im Wesentlichen senkrecht zueinander ausgerichteten Flächen 14 und 15. In die Fläche 15 sind zwei Bohrungen 16 zur Aufnahme von Befestigungsmitteln eingebracht.

Der Abgleitabschnitt 13 besteht aus vier Flächen 14, 17, 18 und 19. Die Fläche 19 ist in Verlängerung der Fläche 15 des Befestigungsabschnitts angeordnet und bildet eine Abgleitebene. Die Fläche 14 entspricht der dem Befestigungsabschnitt 12 zuzuordnenden Fläche 14. Die Fläche 18 ist parallel zu der Fläche 14 angeordnet. Zwischen diesen beiden Flächen erstreckt sich die Fläche 17. Die Flächen 14, 17, 18 und 19 umschließen einen Hohlraum 20. Dieser Hohlraum 20 weist einen dreieckförmigen Querschnitt auf, dessen eine Ecke an den Befestigungsabschnitt 12, insbesondere an dessen Fläche 15 angrenzt. Im eingebauten Zustand ist das Mittel 11 zum Verschwenken des Bremsgerätes so angeordnet, dass die Abgleitebene 19 in Fahrtrichtung nach vorne weist, die Fläche 17 ist dem Bremszylinder 9 zugeordnet. Die Mittel 11 sind über den Befestigungsabschnitt 12 mit dem Bremszylinder 9 verbunden. Der Hohlraum 20 ist somit nach oben hin offen.

In Figur 3 ist das Mittel 11 in einer Seitenansicht auf die dem Bremszylinder zugeordnete Fläche 17 dargestellt. Weiterhin sind zu erkennen, die beiden parallel zueinander ausgerichteten Flächen 14 und 18 sowie die über die Fläche 17 hinausragende Fläche 19. Den unteren Abschluss der Mittel 11 bildet die Fläche 15.

-8-

In Figur 4 ist das Mittel 11 in einer Seitenansicht auf die Abgleitebene 19 dargestellt. Neben der Fläche 19 ist die Fläche 15 zu erkennen, die den unteren Abschluss der Mittel 11 bildet und seitlich über die Fläche 19 hinausragt. Weiterhin ist eine Abschlussöffnung 21 zu erkennen. Diese Abschlussöffnung 21 ist als eine, die Fläche 19 durchdringende Bohrung ausgeführt. Die Abschlussöffnung 21 stellt sicher, dass in dem Hohlraum 20 aufgenommene Flüssigkeiten ablaufen können.

Figur 5 zeigt eine Draufsicht auf die Mittel 11. In der Zeichenebene befindet sich die Fläche 15 mit den beiden Bohrungen 16. Senkrecht zur Zeichenebene erstrecken sich die Flächen 14, 18 und 17. Schräg zur Zeichenebene, was in dieser Darstellung jedoch nicht erkennbar ist, erstreckt sich die Abgleitebene 19. In der Abgleitebene 19 ist auch die Abflussöffnung 21 zu erkennen.

Aus Figur 5 geht hervor, dass die Wandstärken der Flächen 14, 17 und 18 nach unten hin zunehmen. Ihre Stärke kann beispielsweise im oberen Bereich 4 mm und im unteren Bereich 7 mm betragen. Die Abgleitebene 19 kann entsprechend ausgeführt sein. Mit einer die Bohrungen 16 aufnehmenden Fläche 15, die eine Stärke von 7 mm aufweist, kann man ein ausreichend steifes Bauteil herstellen. Die Mittel 11 können beispielsweise als Gussteil ausgeführt werden. In diesem Fall hat die Verteilung der Bauteildicke herstellungstechnische Gründe.

Im Folgenden wird die Funktionsweise der erfindungsmaßen Sicherheitsvorrichtung für ein Kraftfahrzeug mit einer Vorbaustruktur beschrieben. Bei einem Fahrzeug-

-9-

aufprall wird die Vorbaustruktur 1 derart deformiert, dass sich Vorbau längsträger 2 und Federbeinkonsole in Richtung Stirnwand bewegen. Dadurch werden in der Vorbaustruktur angeordnete Bauteile ebenfalls in Richtung Stirnwand bewegt. Wenn die Deformation ausreichend groß ist, wird irgendwann der Zeitpunkt erreicht, zu dem das Bremsgerät 6 mit der nach vorne weisenden Abgleitebene 19 mit in der Vorbaustruktur angeordneten Bauteilen zusammenstößt. Aufgrund der Ausrichtung der Abgleitebene 19 wird das Bremsgerät 6 um eine im Wesentlichen horizontal ausgerichtete Schwenkachse gedreht. Das Bremsgerät 6 erfährt somit eine Kippbewegung. Die Kippbewegung erfolgt gemäß der Darstellung nach Figur 1 im Uhrzeigersinn. Durch diese Kippbewegung des Bremsgerätes 6 wird das mit dem Bremsgerät 6 gekoppelte Bremspedal 7 aus dem Fußraum 5 in Fahrtrichtung nach vorne bewegt, so dass Verletzungsgefahren für den Fußbereich des Fahrers reduziert werden.

Um zu vermeiden, dass eine weitere Stauchung der Vorbaustruktur in Fahrzeuglängsrichtung bei der Vorbaudeformation während des Fahrzeugaufpralls dazu führt, dass das Bremsgerät 6 einschließlich des Bremspedals 7 zum Fußraum 5 hin zurückverschoben wird, kann die Abgleitebene 19 so ausgelegt sein, dass sie ab einem bestimmten Schwenkwinkel des Bremsgerätes 6 relativ zur Stirnwand 4 von dem in der Vorbaustruktur angeordneten Bauteil, mit dem es zusammenwirkt, abrutscht und somit kein weiteres Drehmoment auf das Bremsgerät 6 ausgeübt wird. Dadurch wird gewährleistet, dass die gewünschte zurückgeschwenkte Position des Bremspedals 7 beibehalten wird und das Bremsgerät 6 durch eine weitere Deformation des Vorbaubereiches zu keiner weiteren Rückverlagerung des Bremsgerätes 6 mehr führt.

-10-

Selbstverständlich ist es auch denkbar, die Mittel 11 zum Verschwenken des Bremsgerätes 6 einteilig mit dem Bremszylinder auszuführen. Ebenso können im Bremszyliner vorhandene Befestigungsmittel, wie beispielsweise eine Abschlusssschraube so gestaltet werden, dass sie einen Abgleitabschnitt 13 mit einer Abgleitebene 19 aufweisen.

-11-

Patentansprüche

1. Sicherheitsvorrichtung für ein Kraftfahrzeug mit einer Vorbaustruktur, einer Stirnwand, die die Vorbaustruktur von einem Innenraum abtrennt, einem an der Stirnwand festgelegten Bremsgerät mit einem Bremszylinder, wobei der Bremszylinder Mittel zum Verschwenken des Bremsgerätes aufweist, die bei einem Fahrzeugaufprall mit in der Vorbaustruktur angeordneten Bauteilen zusammenwirken, dadurch gekennzeichnet, dass die Mittel (11) zum Verschwenken des Bremsgerätes (6) einen Befestigungsabschnitt (12) sowie einen Abgleitabschnitt (13) mit einer Abgleitebene (19) aufweisen.
2. Sicherheitsvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Mittel (11) zum Verschwenken des Bremsgerätes (6) der in Fahrtrichtung nach vorne weisenden Stirnseite des Bremszylinders (9) zugeordnet sind.
3. Sicherheitsvorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Mittel (11) zum Verschwenken des Bremsge-

-12-

rätes (6) lösbar mit dem Bremszylinder (9) verbunden sind.

4. Sicherheitsvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Abgleitebene (19) so ausgerichtet ist, dass das Bremsgerät (6) bei einem Fahrzeugaufprall eine Schwenkbewegung um eine im Wesentlichen horizontale Achse ausführt.

5. Sicherheitsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Abgleitabschnitt (13) vier Flächen (14, 17, 18, 19) aufweist, die einen Hohlraum (20) bilden, von denen eine Fläche die Abgleitebene (19) bildet.

6. Sicherheitsvorrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Hohlraum (20) in einem Längsschnitt in Fahrzeughochrichtung einen dreiecksförmigen Querschnitt aufweist, dessen eine Ecke nach unten ausgerichtet ist.

7. Sicherheitsvorrichtung nach einem der Ansprüche 5 oder 6, dadurch gekennzeichnet, dass mindestens eine der Flächen (14, 17, 18, 19) des Abgleitabschnitts eine nach unten zunehmende Wandstärke aufweisen.

8. Sicherheitsvorrichtung nach einem der Ansprüche 5 bis 7, dadurch gekennzeichnet,

-13-

dass der Hohlraum (20) eine Abflussöffnung (21) aufweist.

9. Sicherheitsvorrichtung nach Anspruch 1,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass der Befestigungsabschnitt (12) Aufnahmen (16)
für Befestigungsmittel aufweist.

1/2

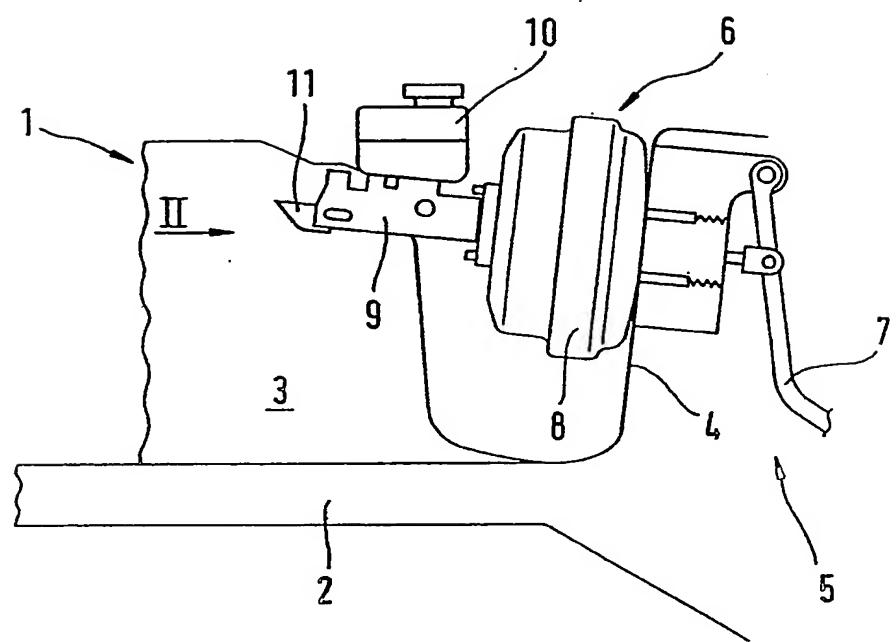


Fig.1

2/2

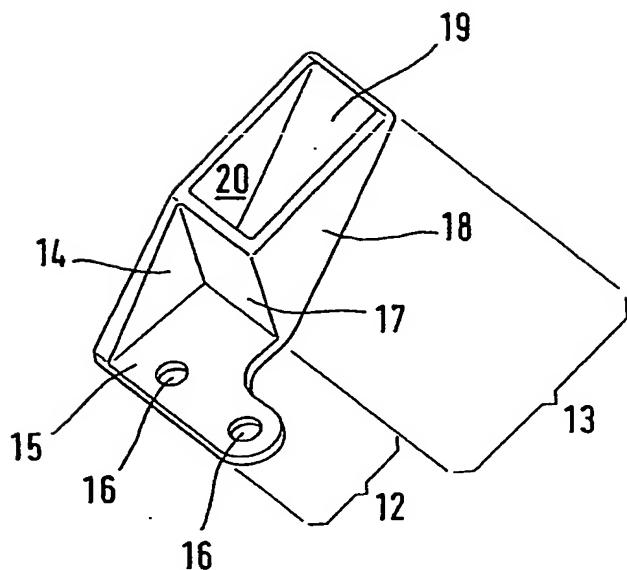


Fig. 2

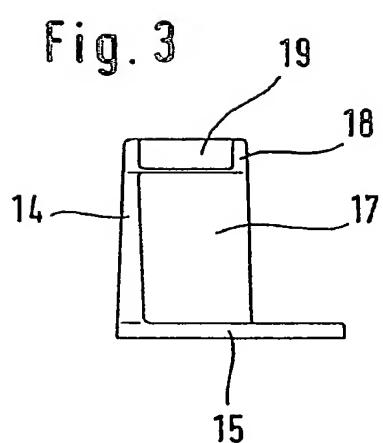


Fig. 3

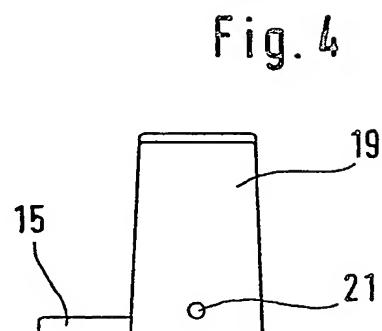


Fig. 4

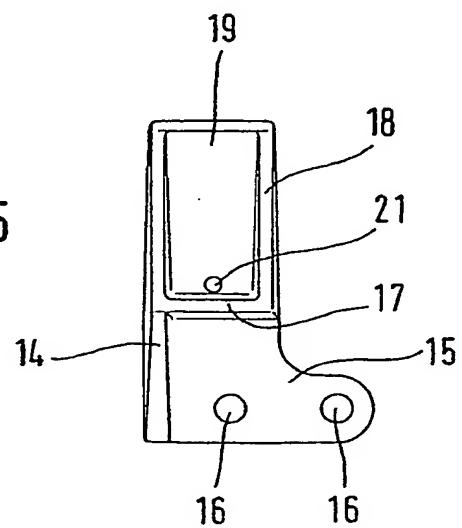


Fig. 5

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/EP2004/001731

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
IPC 7 B60T7/06 B60R21/09

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 7 B60T B60R

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, PAJ

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	FR 2 750 103 A (BOSCH SYST FREINAGE) 26 December 1997 (1997-12-26) figures 1-3 -----	1-4, 9
X	GB 2 230 493 A (ROVER GROUP ; AUSTIN ROVER GROUP (GB)) 24 October 1990 (1990-10-24) figures 1-4 -----	1, 4
X	DE 198 39 521 C (DAIMLER CHRYSLER AG) 9 March 2000 (2000-03-09) cited in the application the whole document -----	1 -/-

 Further documents are listed in the continuation of box C. Patent family members are listed in annex.

° Special categories of cited documents :

- "A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- "E" earlier document but published on or after the International filing date
- "L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- "O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- "P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- "T" later document published after the International filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- "X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- "Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- "&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the International search

Date of mailing of the International search report

23 June 2004

02/07/2004

Name and mailing address of the ISA
European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Dekker, W

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/EP2004/001731

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1999, no. 03, 31 March 1999 (1999-03-31) & JP 10 338167 A (NISSAN MOTOR CO LTD), 22 December 1998 (1998-12-22) cited in the application abstract -----	1

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No
PCT/EP2004/001731

Patent document cited in search report		Publication date		Patent family member(s)		Publication date
FR 2750103	A	26-12-1997	FR	2750103 A1		26-12-1997
			DE	69709105 D1		24-01-2002
			DE	69709105 T2		11-07-2002
			EP	0907536 A1		14-04-1999
			ES	2166995 T3		01-05-2002
			WO	9749589 A1		31-12-1997
			JP	2000512596 T		26-09-2000
			US	5890358 A		06-04-1999
GB 2230493	A	24-10-1990		NONE		
DE 19839521	C	09-03-2000	DE	19839521 C1		09-03-2000
			EP	0983911 A2		08-03-2000
			JP	3386765 B2		17-03-2003
			JP	2000085553 A		28-03-2000
			US	6269900 B1		07-08-2001
JP 10338167	A	22-12-1998		NONE		